Primera revista digital de autos históricos argentinos 27 enero 2018

Auto Historia

Peugeot 404

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 27 // Enero 2018

06 ***Mi Club***
Círculo Amigos del 1500

10 ***Eventos I***
Expo Artistas de Automovilismo

24 ***Auto & Arte***
Peugeot 404

13 ***Buses Argentinos***
Zanello MIZAB 170M

26 ***Eventos II***
El mejor Citroën del año

28 ***Entrevista***
Santiago Simoni

32 ***Historias con autos***
Regalo navideño

16 ***Nota de Tapa***
Peugeot 404

36 ***Reconocimientos***
José Migliore

38 *Camión Argentino*
Ford Cargo 1722

42 *Concursos*
El mejor pintor de
Sudamérica

44 *Prototipos*
Derivados del
Gordini

Editorial

Muy feliz 2018 a todos los lectores de Autohistoria. Comenzamos un nuevo año con renovadas energías y el permanente deseo de seguir difundiendo la historia de la industria automotriz argentina.

2018 arranca intensamente con los preparativos de lo que será la novena edición de Expo Auto Argentino, muestra de la que Autohistoria es co-organizador

En esta edición nos ocupamos del Peugeot 404, segundo modelo que la automotriz francesa fabricó en el país. A través de un excelente ejemplar de la versión GP repasamos la historia nacional del auto.

Siguiendo con la marca del león, nos emocionamos con el homenaje a José Migliore que le realizaron representantes del Club Peugeot Clásicos y de la propia fábrica.

Después de algunas ediciones, volvemos a las entrevistas. Santiago Simoni, propietario de la agencia Ford de Luján, nos cuenta cómo se vendía el Falcon y otros clásicos del óvalo.

Nos sorprendimos con las variantes deportivas y artesanales derivadas del Renault Dauphine/Gordini.

Y mucho más.

Muchas gracias por acompañarnos.

Staff

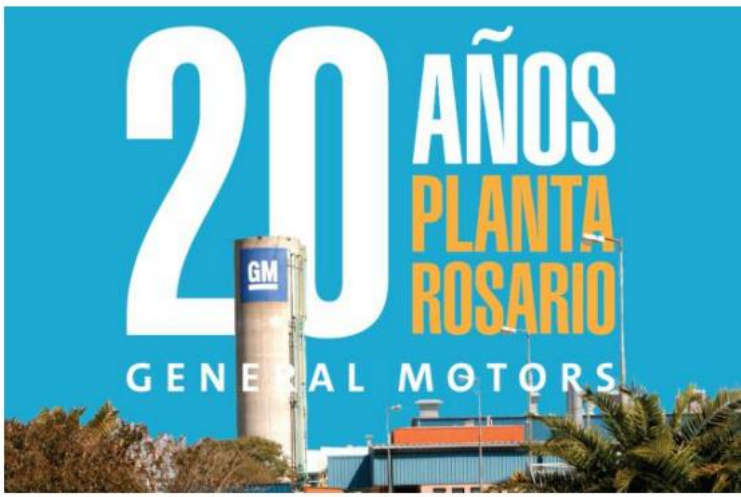
Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Carlos Alfredo Pereyra, Alejandro Beiroa, Esteban de León, José Luis Murgo, Emiliano Passarelli y Mauricio Uldane.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Nueva Vito Plus

A fines de 2017, Mercedes-Benz inició localmente la comercialización de la Vito Plus, una nueva opción que se incorpora a la gran familia del modelo Vito, producido en el Centro Industrial de Virrey del Pino.
La versión está destinada al uso dual, para el trabajo y la familia, cuenta con una capacidad de 4 pasajeros más un conductor, y cerca de 1 tonelada de carga. Su confort de manejo y su tamaño la hace ideal para el movimiento urbano con una altura de 1.91 metros que permite acceder a los espacios de las cocheras.
La Vito Plus cuenta con un motor 1.6 turbodiesel (OM622) de 4 cilindros que cumple con normas de emisión Euro V. Tiene una potencia de 84 kW (114 cv) y par motor de 270 Nm. Además posee una caja de transmisión manual de 6 velocidades y tracción delantera.
La nueva Vito Plus mantiene el completo equipamiento de seguridad de la línea Vito con ABS, control de estabilidad (ESP), asistente de arranque en pendiente, frenos a disco en las cuatro ruedas, alerta de fatiga y asistente de viento lateral y le suma doble airbag. Este modelo también complementa su alto nivel de seguridad con anclajes Isofix.

Cumplió 20 años el Complejo Automotor de General Motors

El Complejo Automotor de General Motors ubicado en la localidad de Alvear, Santa Fe, cumplió, en diciembre pasado, 20 años de operaciones. A lo largo de estas dos décadas, llevó adelante la producción de 5 modelos diferentes de vehículos: Corsa Classic, Corsa II, Agile, Grand Vitara y actualmente el nuevo Cruze, en sus 2 versiones, sedán y 5 puertas, y del cual ya se han producido más de 73.000 unidades y cuyo motor 1.4L Turbo también se fabrica en el mismo complejo.
Durante ese lapso, la planta de GM en el país ha producido un total de 1.475.000 vehículos, 1.435.000 motores y casi 50 millones de piezas estampadas. Entre 1996 y 2017, la inversión realizada por la compañía en esta planta fue de US$ 1.500 millones, a la que ahora se suma una nueva inversión de US$500 millones para el periodo 2017-2020, y que incluirá la incorporación de nuevas tecnologías de manufactura 4.0, así como la producción de una nueva plataforma para un modelo global de la marca Chevrolet.



Se viene el Fiat Cronos

A fines de noviembre pasado, Fiat reveló las primeras imágenes del sedán Cronos, el nuevo modelo que producirá en la planta de Córdoba y cuyo lanzamiento está previsto para el primer trimestre de este año.

El Fiat Cronos se basa en la nueva plataforma MP-S (Modular Platform Sedan), compartida con el recientemente presentado Argo, concebida para el modelo y destinada a la producción en la Argentina. La plataforma fue desarrollada para responder a las exigencias dinámicas y constructivas de un auto tres volúmenes.

Está equipado con motores 1.3 o 1.8. Según asegura Fiat, "el Cronos va a unir desempeño con bajo consumo de combustible, además del placer de conducir. 'Un sedán que da placer conducirlo' es lo que garantizan los ingenieros responsables del proyecto. Sus líneas son fluidas, con proporcionalidad y armonía entre las diferentes partes de la carrocería, resaltando belleza y deportividad. Al lado de Mobi, Toro y Argo, Cronos ratifica el nuevo momento de la marca Fiat y da brillo a una categoría de vehículos que demanda espacio interior y baúl generoso".

El Fiat Cronos viene a disputar una dura batalla en un segmento que en nuestro país representa casi 100 mil coches al año y donde compiten nada menos que 13 modelos de diferentes marcas.

Motor Puma 200.000

Ford Argentina celebró en diciembre la producción del motor Puma número 200.000 en su planta ubicada en General Pacheco. Los motores allí fabricados son el TDCi 3.2 L, de 200 cv y 470 Nm, que integra las versiones más potentes de la Nueva Ranger y el Puma TDCi 2.2 L, de 150 cv y 375 Nm.

La planta fue inaugurada en 2011 para producir los motores diesel que equipan a la Nueva Ranger, fabricada en Argentina, y a productos Troller, construidos en Brasil. En ella trabajan 160 personas, aplicando tecnologías de última generación como los robots que se utilizan para la colocación de selladores y la máquina lavadora de blocks y cigüeñales. La capacidad productiva de la planta Pacheco es de 232 motores diarios, lo que se traduce en 31 motores por hora. Alrededor de 550 piezas integran en su totalidad este motor de última generación.

Círculo solidario

El Círculo Amigos del 1500 *fue creado para mantener vigente la imagen del popular modelo fabricado por Chrysler Fevre Argentina.*

DNI

Nombre:
Círculo Amigos del
Fecha de fundación:
2003
Lugar de reunión:
No tienen
Fecha de reunión:
Por redes sociales
Contacto:
tengotodo1500@yahoo
Facebook:
/circuloamigosdel15(

El Círculo Amigos del 1500 fue creado a mediados de 2003 por un grupo de admiradores del modelo que Chrysler Fevre Argentina comenzó a fabricar bajo la marca Dodge en los inicios de la década de 1970 y que fue discontinuado dos décadas más tarde por la filial nacional de Volkswagen. En 2014 las actividades de la agrupación se extendieron cuando se creó la página en Facebook. El Círculo es federal y representativo de clubes zonales y provinciales de diferentes puntos del país. La primera reunión anual que congregó a representantes nacionales fue realizada en la ciudad de Rosario. El segundo se hizo en Mendoza y el tercero en Córdoba. Los objetivos del Círculo Amigos del 1500

Los calcos en la luneta atestiguan los diferentes encuentros nacionales. En las otras fotos se ve a integrantes del Círculo Amigos del 1500 junto a sus vehículos y a la bandera que identifica a la asociación.

están contemplados dentro del estatuto que rige la actividad de la asociación. Uno de ellos es mantener vigente la imagen del vehículo a través del tiempo. Otro, más ambicioso, es la formación del Taller Escuela 1500, de acceso libre a la comunidad.

Si bien la entidad no cuenta con un lugar de reunión físico ni con fechas predeterminadas para convocar a sus integrantes, su actividad es cotidiana a través de las redes sociales y de herramientas de comunicación como el *WhatsApp* que le brindan al socio la seguridad de estar en contacto diariamente y en todo momento. A través de ellas se promocionan, entre otras actividades, los eventos de los clubes adheridos.

Entre otras muestras del sector, el Círculo Amigos del 1500 participa de la Exposición anual del Dodge/Volkswagen 1500 y de Expo Auto Argentino.
Por el momento, la asociación no cuenta con personería jurídica. Desde el punto de vista institucional cuenta con un coordinador y una Comisión de Referentes Provinciales.
En la actualidad, suman aproximadamente 300 socios registrados de diferentes provincias del país, a los que se suman algunos adherentes del exterior, en especial, de Brasil, Colombia, Dinamarca e Inglaterra, países donde el modelo fue exitosamente comercializado bajo diferentes denominaciones comerciales.

Entre los beneficios que figuran en el estatuto se destaca que todos los hijos de los socios nacidos después de 2010 se los considera vitalicios.
Para ingresar al Círculo Amigos del 1500 alcanza con un solo requisito: ser amigos del Dodge/Volkswagen 1500.
Nada mejor para comprender la visión solidaria de la asociación que la definición del concepto de círculo que puede leerse en el foro que los agrupa:
"Un círculo es una suma de puntos. En este caso, los puntos seríamos nosotros, sus integrantes. Y en el medio del círculo estaría nuestro tan querido vehículo. Todos nosotros actuaríamos solidariamente para satisfacer las necesidades de ellos".⌘

La solidaridad, uno de los rasgos de los integrantes del Círculo. Los 1500 "invaden" Córdoba.

CELEBREMOS JUNTOS

Una marca de
BASF
We create chemistry

www.glasurit.com - glasurit.sudamerica

Arte y autos en el B

En el marco de Puertas del Bajo 2017, *se realizó la tercera edición de Expo Artistas de Automovilismo.*

San Isidro se ha convertido en el referente máximo de nuestro país cuando de exhibiciones de autos históricos se trata. El distrito es sede del Club de Automóviles Clásicos de Argentina y del Club de Automóviles Sport, entre otras instituciones, y es la meca a la que concurren anualmente miles de entusiastas atraídos por el magnetismo que irradia Autoclásica. Con estos antecedentes, resulta natural que sea, además, el anfitrión de Expo Artistas de Automovilismo, la muestra que combina autos clásicos y arte.

Entre el 18 y 20 de noviembre se realizó la 3ª edición. El evento formó parte de *Puertas del Bajo 2017/La presencia del agua*, actividad que organizó la Subsecretaría General de Cultura de la Municipalidad de San Isidro.
Una vez más, tuvo como escenario el inmejorable marco que ofrece el edificio de la Fundación Lory Barra. En solo dos años, Expo Artistas de Automovilismo experimentó un notable crecimiento, tanto en el público asistente como en el interés de otros artistas para sumar sus obras, a punto tal que el ar-

Impactante trabajo en hierro de Mario Tagliavini (Arriba). En esta edición, se sumaron las motos (Abajo).

quitecto Hernán Delannoy, organizador y curador de la muestra, debió hace un ajuste fino para seleccionar a los nuevos expositores y dejar en lista de espera a un puñado de talentosos artistas que seguramente se sumarán en próximas ediciones. En esta oportunidad se incorporaron trabajos de realizadores de ciudades del interior como Bariloche, Entre Ríos y Tandil.

La exposición incluyó obras de alrededor de 20 expositores quienes expresaron su pasión por los autos clásicos a través de variados medios como el dibujo, la pintura, la escultura y el modelismo. Las técnicas de representación evidenciaron la amplitud de la propuesta. Los trabajos en dos dimensiones evidenciaron el talento de los artistas en la aplicación del pastel, óleo, acrílicos, lápices, acuarelas y arte digital. Por su parte, las recreaciones tridimensionales recurrieron a materiales tales como resina, metal y fibrofácil, entre otros.

Como en las ediciones anteriores, el arte estuvo acompañado de una selección de autos

clásicos. Entre ellos, se destacaron históricas cupecitas de Turismo Carretera, el Mustang de Vicente Sergio que participó en TC en 1965, un contemporáneo Citroën XM, un lujoso Jaguar MK II. Entre los nacionales concentraron miradas el Minicar De Carlo 200 y los fuera de serie Tulietta GT y Lutteral SST. En esta edición, se sumaron motos. Una NSU Quickly y una motoneta Siambretta marcaron la avanzada de las dos ruedas.

Entre las personalidades del ambiente, se destacó la visita de Tulio Crespi quien dialogó amablemente con artistas y público. Por su parte, Pedro Campo expuso su nuevo trabajo, una recreación del Frazer Nash BMW que participara en Le Mans. El auto, que aún se encuentra en construcción, fue presentado por el reconocido diseñador y por su constructor, Emilio González.

La muestra incluyó un concurso de dibujo para chicos, quienes participaron acompañados de sus familias.

La nota emotiva fue el homenaje que los artistas realizaron a Edgardo Omar Roglich, quien nos dejara recientemente. Sus hijas recibieron un presente firmado por todos los expositores, mientras que algunas de sus creaciones exhibidas reflejaron su talento y rememoraron su obra y su persona.

Expo Artistas de Automovilismo ratificó el irresistible encanto de combinar autos y arte. Lentamente, se convierten en otro clásico. ⌘

Pedro Campo presentó su nuevo proyecto (izq.). Obras de variados medios, técnicas y formatos.

Ferrazzi
IGNICION PROFESIONAL
CABLES PARA BUJÍAS

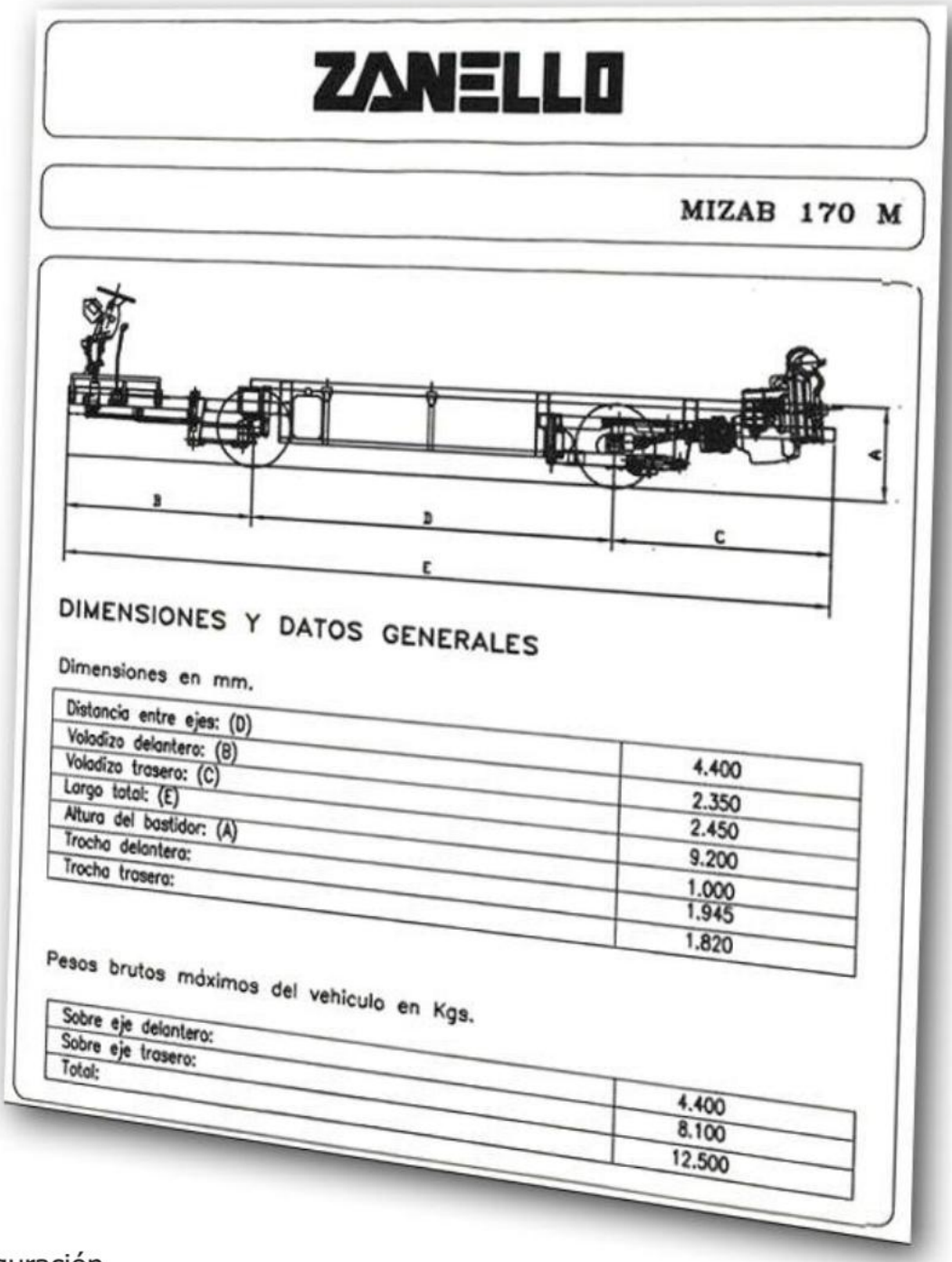
Con corazón Mercedes

La fábrica cordobesa desarrolló una versión de un midibus equipado con propulsor Mercedes-Benz. *Fue el único de su historial como productor de chasis.*

Dentro de los productos del desaparecido establecimiento fabril ubicado en Las Varillas, departamento San Justo, Provincia de Córdoba, este fue el único chasis (en este caso, de midibus) producido para portar originalmente un motor Mercedes-Benz de fábrica.

Tuvo muy poca difusión pese a que mantenía la política de la empresa de tener un precio inferior al de la competencia.

Fue concebido principalmente para el transporte urbano y de media distancia. Contaba con capacidad para 17 a 21 asientos, dependiendo de la configuración.



ZANELLO

MIZAB 170 M

DIMENSIONES Y DATOS GENERALES

Dimensiones en mm.

Distancia entre ejes: (D)	4.400
Voladizo delantero: (B)	2.350
Voladizo trasero: (C)	2.450
Largo total: (E)	9.200
Altura del bastidor: (A)	1.000
Trocha delantera:	1.945
Trocha trasera:	1.820

Pesos brutos máximos del vehiculo en Kgs.

Sobre eje delantero:	4.400
Sobre eje trasero:	8.100
Total:	12.500

Recurría a un bastidor de estructura soldada con bodega.

Con respecto a la motorización, estaba equipado con el propulsor Mercedes-Benz OM 366 A de ciclo diesel cuatro tiempos con ubicación trasera. Su cilindrada era de 5958 cc y su disposición, seis cilindros en línea

mientras con una relación diámetro x carrera de 97,5 x 133 mm. Erogaba una interesante potencia de 170 hp a un régimen de 2600 rpm con un par motor 56 mkg a 1600 rpm y una relación de compresión de 17,25 a 1. El sistema de combustible de inyección directa se completaba con una bomba inyectora Bosch lineal y su orden de inyección era 1-5-3-6-2-4. El sistema de refrigeración funcionaba por agua mediante bomba centrífuga y ventilador comandado por correas.

En cuanto a la transmisión de la potencia, se confiaba a la tracción trasera de disposición 4x2, una caja de velocidades manual de 5 velocidades hacia adelante y una marcha atrás, con un embrague monodisco en seco de 14" de accionamiento hidroneumático.

Para detener al Zanello se disponía de un sistema de frenos delanteros y traseros de tambor con accionamiento neumático.

El eje delantero era forjado, del tipo doble "T", con una capacidad de carga de 4400 kg y la suspensión delantera neumática de 2 pulmones con 2 amortiguadores y 1 válvula niveladora.

En cuanto al eje trasero, era de tipo hipoidal, con relación 4,875 a 1. Ofrecía una capacidad de carga de 8100 kg. Por su parte, la suspensión trasera presentaba un sistema neumático de 4 pulmones con 4 amortiguadores y 2 válvulas niveladoras.

Con respecto a la dirección, disponía de un sistema servo-hidráulico. El chasis se montaba sobre llantas de disco de 7,50 x 22,5 sobre las que se calzaban neumáticos 255/70 R 22,5. El sistema eléctrico de 24V de tensión se alimentaba con baterías 2x12V 160 Ah.

En cuanto al ítem capacidades, el peso máximo admisible sobre el eje delantero era de 4.400 kg, mientras que en el trasero soportaba 8.100 kg. El peso máximo total admisible era de 12.500 kg.

Para finalizar, las dimensiones (en mm) del Zanello MIZAB 170M eran las siguientes: largo: 9200; ancho: 2210; altura del bastidor: 1000; distancia entre ejes: 4400; ancho: 2210; altura del bastidor: 1000, distancia entre ejes: 4400; trocha delantera: 1945; trocha trasera: 1820; voladizo delantero: 2350 y voladizo trasero: 2450.

No se dispone de cifras precisas de producción, pero se estima que muy pocas unidades salieron de la planta del este de Córdoba. El MIZAB 170M fue un valioso intento que mereció mejor suerte. ⌘

La especie refinad

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra

la

En 1962 comenzó la fabricación del Peugeot 404 en Argentina.

El nuevo modelo, que amplió y renovó la oferta local de la marca francesa, se mantuvo en producción durante casi dos décadas.

La era industrial de Peugeot en Argentina había comenzado al despertar la década de 1960 con la producción del modelo 403 (ver Autohistoria nº20) a través de la sociedad de capital nacional I.A.F.A. (Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores). La buena aceptación del primer león nacional y la promisoria expansión del mercado local ameritaban la ampliación de la oferta con el lanzamiento de un nuevo modelo de diseño mucho más contemporáneo, el 404.

A fines de 1961, el Ministerio de Economía y la Secretaría de Estado de Industria y Minería autorizaron a I.A.F.A. el inicio de la fabricación del nuevo modelo, del que se producirían 2.300 vehículos durante 1962.

El Peugeot 404 representaba una mejora y evolución respecto al 403, tanto en estilo como en prestaciones. Aunque las dimensiones eran levemente inferiores, 10 mm menos de distancia entre ejes y 5 menos en longitud total (4.426 mm), esto no significó sacrificar habitabilidad y confort. El nuevo producto alojaba cómodamente cinco ocupantes, dos en las butacas delanteras individuales y tres en el banco trasero. La posición de manejo era relativamente alta, mientras que el volante de gran diámetro tenía una marcada inclinación. A pesar de ser levemente más corto, se había ganado en capacidad de carga con un baúl de 560 dm3, que alojaba en un lateral y en forma vertical a la rueda de auxilio. En tanto, la menor distancia entre ejes lograba un reducido radio de giro de 9,5 metros que le otorgaba una muy buena maniobrabilidad.

El panel de instrumentos fue diseñado en función de otorgar mayor seguridad a sus ocupantes con una superficie en negro mate, sin elementos reflectantes y su zona inferior sin salientes y recubierta con un almohadillado espeso de espuma de caucho tapizado

La estilizada silueta propuesta por Pininfarina asemejaba al estilo de otros modelos de la época como nuestro conocido SIAM Di Tella 1500. En la página opuesta se aprecian los faros auxiliares exclusivos del modelo GP y parte del interior desde el característico techo corredizo de la marca.

en simil cuero. Todos los indicadores estaban alojados detrás del volante. Los tapizados de nylon o tela estaban engamados con los colores exteriores de la carrocería.

Una vez más, Peugeot había confiado el dibujo de su carrocería a Pininfarina, que propuso una estilizada silueta con cintura alta, proyectada en los guardabarros delanteros y traseros, aletas posteriores con luces verticales y un amplio parabrisas muy vertical y envolvente que gracias a los finos parantes delanteros otorgaba un notable campo visual. La marcada arista que se extendía desde el extremo del guardabarros delantero hasta el del trasero permitía visualizar los límites del auto, facilitando enormemente el control de la maniobra de estacionamiento. La silueta se destacaba por la ausencia de ventiletes delanteros. En su lugar, para ventilar el habitáculo, se habían dispuesto dos salidas de aire orientables ubicadas en los extremos del panel de instrumentos. Esta función se reforzaba con la apertura del techo corredizo, elemento exclusivo y distintivo de la marca. El auto disponía de serie de asientos delanteros individuales con respaldo reclinable y regulación longitudinal, calefacción, desempañador, lavaparabrisas, cuentakilómetros regulable y faros de iluminación asimétrica que evitaban el encandilamiento de los conductores de la mano contraria. Como opcionales, se ofrecía neumáticos con banda blanca y tazas con embellecedores.

La aceptación comercial no fue inmediata. El recién llegado debió enfrentar el prejuicio del público que lo veía más débil frente a la imagen de duro y robusto que se había ganado el 403. Entre 1962 y 1964, con 14.408 unidades producidas contra 5.146, la pro-

El parabrisas vertical y envolvente, el parante delantero fino y la ausencia de ventiletes determinaban un amplio campo visual y una gran luminosidad del habitáculo, incrementada con el techo corredizo.
Los asientos traseros diponían tres plazas y apoyabrazos central.

ducción del 403 casi triplicó a la del 404.
La mecánica marcaba una evolución respecto a su predecesor; el motor disponía de una cilindrada de 1618 cc, que alimentado con un carburador Solex 32 PBICA de tiro invertido y con una relación de compresión de 7,4:1 ofrecía 72 hp (SAE). Su disposición inclinada con un ángulo de 45º le permitía una altura de capot más baja. Al igual que en el 403, el propulsor incorporaba un ventilador desacoplable de accionamiento electromagnético que se ponía en funcionamiento cuando la temperatura alcanzaba los 84º y se desacoplaba cuando descendía a 75º. Con este dispositivo se lograba un andar más silencioso y, según declaraba el fabricante, la velocidad se incrementaba en hasta 5 km/h, alcanzando una máxima de 140/145 km/h (según cada unidad), mientras que el consumo de combustible se reducía entre 0,4 y 1 litro cada 100 kilómetros recorridos (el consumo promediaba un litro de combustible cada 10/11 kilómetros).
El 404 estaba equipado con caja de velocidad Peugeot C3-B de cuatro marchas totalmente sincronizadas, con selectora de cambios ubicada en la columna de dirección.
Por su parte, la tracción trasera se confiaba a un conjunto integrado por una corona de bronce con los dientes periféricos y un tornillo sinfín colocado por debajo de la mencionada corona, lo que determinaba exteriormente la típica "cajita" en lugar de la bocha de los acoplamientos hipoidales, mayormente difundidos por entonces.
Los frenos eran similares a los del 403 y el esquema de suspensión era independiente adelante con paralelogramos deformables y amortiguadores telescópicos de doble acción; en el tren trasero presentaba eje rígido con resortes amortiguadores telescópicos de doble acción y barra estabilizadora articulada a la carrocería para evitar corrimiento lateral (anti-roll sistema Panhard).
En 1963 se sumó a la berlina el modelo rural. Tenía una mayor distancia entre ejes en relación al sedán (2.840 mm contra 2.650 mm) lo que permitía incorporar en la parte posterior una tercera fila de asientos. De esta manera, la capacidad de transporte se incrementaba a un máximo de 7/8 pasajeros. Este aumento en la carga requirió un refuerzo en la suspensión trasera mediante la adopción de resortes helicoidales dobles. Los planes de producción para el 404 rural

estimaban 1.805 unidades para 1963, sin embargo solo se armaron 357 en total y fue discontinuada ese mismo año.

La era SAFRAR

En los primeros años, la fabricación del 404 padeció los incumplimientos e irregularidades en las que incurrió I.A.F.A., que concluyeron con el cierre de la planta de Berazategui y el cese de la producción de todos los modelos a partir de septiembre de 1964. La actividad se reanudó en los primeros meses del año siguiente bajo el comando de la nueva sociedad SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores).

A partir de la administración de SAFRAR, la fábrica puso en marcha un plan de inversiones que incrementaron la capacidad de producción y mejoraron la calidad de los procesos y productos. Esta renovación se reflejó en el Peugeot 404 argentino que experimentó una serie de modificaciones que mejoraron sus prestaciones. En 1965 se incorporó un nuevo cigüeñal de cinco bancadas, se introdujo una nueva tapa de cilindros y fueron modificados los pistones. La relación de compresión se incrementó a 7,6:1, pero se mantuvieron los valores de potencia. También fueron rediseñados el árbol de levas, los amortiguadores delanteros y traseros, se introdujo una bomba de aceite de mayor caudal, se remplazó el radiador por uno de mayor capacidad y las campanas de los frenos delanteros incorporaron aletas radiales refrigerantes.

En el habitáculo se mejoró el espacio para sus ocupantes mediante un rediseño de la chapa de la pedalera y la de los asientos. Con este cambio se aumentó en 2 cm el espacio para los pasajeros de adelante y en 9

El panel trasero se destacaba por el remate de las aletas y la disposición vertical del conjunto óptico.

cm para los de atrás.
Cambios más profundos se vieron en la línea de 1967, cuando el Peugeot 404 comenzó a ser comercializado en las versiones Gran Lujo y Súper Lujo. En el interior fueron modificados el tablero, asientos, tapizados y parasoles. El nuevo tablero corrugado en negro, disponía de tres cuadrantes circulares, con reloj eléctrico incluido, y guantera con cerradura.
En el exterior los cambios se apreciaban en los faros de posición y giro bicolores, nuevo paragolpes con defensas más bajas y nueva parrilla con barras horizontales. El modelo Gran Lujo incorporó un nuevo color de carrocería, el beige.
En cuanto a la mecánica, la línea recibió importantes mejoras. Entre ellas, frenos de potencia y de disco en las ruedas delanteras, diseñados y desarrollados en el país. Otra mejora fue la introducción de un puente trasero reforzado con un cárter de diferencial nervurado. Por su parte, el motor incorporó válvulas de admisión más grandes y un carburador de Solex de 34 mm que incrementaron su potencia a 76 hp. Con este cambio mejoró aún más su buena relación peso/potencia a 14,3 Kg por hp, lo cual le confería buenos valores de aceleración y agilidad en particular en el tránsito urbano.

La diferencia de $120.000 que debía abonarse para acceder al Súper Lujo se encontraba en detalles de confort como la consola entre los asientos delanteros con encendedor, tapizados en cuero natural y alternador en lugar de dinamo. Un nuevo color champagne metalizado, le otorgaba un detalle de exclusividad y sofisticación.
En 1970 se incorporó una versión con características más deportivas, el GP (Grand Prix). Sus detalles se apreciaban en el exterior con los dos faros auxiliares "Marchal" de yodo sobre la parrilla, llantas deportivas caladas Cimetal, neumáticos de alta velocidad, salida de caño de escape con borde cromado, paragolpes sin defensas y los exclusivos colores "Amarillo Le Mans" y "Azul Caribe". Luego se sumarían otros tonos. En el interior introducía un volante deportivo de tres rayos con aro de madera (Sandrini), tablero con tacómetro con escala hasta 7.000 rpm, nuevos tapizados, cinturones de seguridad, consola y palanca al piso con pomo de madera. En 1972 este modelo recibió la caja de velocidades BA-7, que ya equipaba al Peugeot 504, con palanca selectora montada en una consola con un ángulo de 45º respecto al plano del piso. Esta caja también equipó al resto de las versiones con comando al volante.

La profundidad del piso y la altura de la tapa determinaban un amplio baúl de 560 dm3. La radio solo equipaba de serie a los modelos más lujosos. Las salidas de aire en los extremos del panel compensaban la ausencia de ventiletes. El motor de 1618 cc erogaba 72 hp.

Pocos cambios

La versión con motor diesel se sumó en 1971, cuando se lo equipó con el propulsor Indenor XD 4.88 de 1.948 cc y 65 hp (SAE). Su consumo era de un litro cada 12,5 kilómetros y su velocidad máxima de 125 km/h. Estéticamente, el 404 D era casi idéntico al naftero. Las principales diferencias eran la grilla de diseño cuadriculado, similar a la de los primeros 404, y la ausencia del techo corredizo, eliminado para preservar la rigidez estructural frente a las mayores vibraciones provocadas por el impulsor diesel. Desde el punto de vista mecánico, se reemplazaron los frenos delanteros de discos por los más conservadores de campana. En cuanto al equipamiento, fue eliminado el reloj y en su lugar se colocó el tradicional león que identificaba a la marca.

En 1973, con 11.096 vehículos, la producción de este clásico sedán había representado más de la tercera parte del total de 29.102 unidades fabricadas por SAFRAR. En abril de 1974 se entregó la unidad Peugeot 404 nº100.000. Durante la década de 1970, el 404 se mantuvo en producción prácticamente sin cambios de importancia tanto estéticos y mecánicos como de equipamiento. Increíblemente, ni la radio ni el encendedor formaban parte del equipo de serie. La velocidad se había incrementado levemente hasta llegar a casi 150 km/h, según algunos *test* de la época.

La aparición del 504 en 1969 lo fue reposicionando paulatinamente como un auto más accesible. SAFRAR apostó a mantenerlo vigente a través de un bajo precio que lo hiciera competitivo con sus rivales de igual o menor cilindrada.

La llegada de los importados y la fusión de Fiat y Peugeot en SEVEL, con la consecuente racionalización de la oferta, marcaron el final del 404 en nuestro país. Su comercialización se extendió hasta 1981 alcanzándose un total de 162.583 unidades, incluidas todas las versiones. ⌘

La pick up del 404

En 1973 se sumó la línea utilitaria para remplazar a la T4B. Introducía el frontal y la cabina del sedán 404 y se la ofrecía en versión "Pick Up", con caja abierta, y en las terminaciones carrozadas "Burgo", "Cargo" y "Furgo". Podía equiparse tanto con motorización diesel como naftera, mientras que su capacidad de carga oscilaba entre 700 y 850 kg, según la versión.

Peugeot 404 GP. Arte digital por Gustavo Feder

El Citroën del año

El Citroën Club Buenos Aires eligió el Auto del Año 2017

El domingo 5 de noviembre, el Citroën Club Buenos Aires realizó el último encuentro de 2017 y premió a los vehículos ganadores de las diferentes categorías en las que participaron. El evento, uno de los más esperados por todos los socios del club debido a su carácter emotivo, fue realizado en la Escuela-Museo Fundación Lory Barra.

Estas fueron las distinciones entregadas:

Concurso de Elegancia: En este concurso, los socios eligen a través de su voto al automóvil más elegante.

El ganador fue el 3CV 1972 de Rodrigo Quiroga.

Concurso de Estado: Los jueces de la Federación Argentina de Clubes de Vehículos Históricos (FACAH) inspeccionan cada automóvil y lo califican según su estado de conservación. El ganador fue el 3CV 1971 de Pascual Migale.

Citroën 7CV de 1938

Citroën 3CV de 1972. Abajo, Dyane 6 de 1980

Concurso Auto Contemporáneo: Elegido por la Comisión Directiva del Club, el ganador fue el Saxo VTS de Fabián Di Tata.
Mejor Automóvil expuesto por el Citroën Club Bs As en Autoclásica 2017: 7CV 1938 de Eduardo Colombo.
Premio Citrobaires interés especial: Dyane 6 1980 de Ricardo Argüello.
El encuentro fue una excelente oportunidad para entregar las siguientes distinciones especiales:
Javier Jáuregui: por su colaboración permanente con el Citroën Club Buenos Aires.
Francisco Romanelli (director de la Fundación Lory Barra): por su colaboración en el evento.
Fernando De Stefano: por ser el autor de las diferentes tapas de la revista *Citrobaires,* publicada por el club, y que en 2017 celebró su 15º aniversario. ⌘

“Los Ford se vendí

Simoni es sinónimo de Ford en la zona de Luján. Con más de medio siglo de trayectoria, la agencia es una de las cinco más antiguas de la marca del óvalo. La fusión de ambos apellidos se dio de manera casual al comenzar la década de 1960. Los Simoni tenían su fuerte en el negocio agropecuario. En 1963, los prósperos negocios familiares requerían la ampliación de la flota de utilitarios. Necesitaban cinco nuevas camio-

¡an solos”

Santiago es presidente de Automotores Simoni, *agencia oficial Ford. Nos cuenta su histórica relación comercial con la marca, en especial, con los históricos referentes, el Falcon y la F-100.*

netas. Fanáticos de Chevrolet, los hermanos Octavio y Luis Simoni se acercaron a la agencia GM de Luján con la decisión de adquirir cinco flamantes pick ups de la marca del “moño”. Pero una inesperada contingencia alteró radicalmente los planes. La agencia había quebrado. Sorprendidos, un amigo les sugirió comprar, en cambio, una Ford F-100. Los hermanos fueron llevados a la mismísima planta de Pacheco para concretar la adquisición de los vehículos. En medio de las negociaciones, un ejecutivo de la fábrica lanzó una pregunta que cambiaría el destino de la familia: “¿y a ustedes no les interesa tener una concesionaria Ford?”.

La idea era abrir una concesionaria en La Pampa y para eso fueron a capacitarse a la agencia Ford de Luján, propiedad de los socios Scorzato, Múgica y Lagranda. La representación estaba en la tradicional esquina de San Martín y Rivadavia, a solo una cuadra de la basílica. Finalmente, Octavio y Luis Simoni hicieron una oferta y terminaron comprando la sociedad. Así nació Automotores Simoni como agencia oficial Ford. La operación se concretó a mediados de 1963 y coincidió cronológicamente con el comienzo de la producción del Falcon en Pacheco.

Vender Falcon. Un negocio fácil

Los Simoni hicieron un gran negocio. Su llegada al mercado automotor, de la mano de Ford, se concretaba al mismo tiempo que la marca comenzaba a consolidar su presencia en el mercado local y el propio Falcon se encaminaba hacia convertirse en el auto más vendido del país.

“En esa época, vender era algo tan simple. Uno no salía a vender, nos venían a comprar. En el campo vos producís y producís y estás siempre seco, nunca ves un mango, pero acá venían y te tiraban la plata encima. Te decían, ‘yo espero la F-100, yo es-

pero el Falcon'", nos cuenta Santiago Simoni, actual presidente de la compañía y sobrino de los socios fundadores.

Los pedidos se multiplicaban y la agencia superaba año tras año sus ventas. En 1967 alcanzaron un récord cuando vendieron alrededor de 35 Falcon en un mes.

Consultado sobre cuál fue el mejor momento del popular auto de Ford, Simoni afirma que "la mejor época del Falcon fue a fines de los 70 y comienzos de los 80. Eso fue cuando Ford logró más del 40 por ciento del mercado interno, con la presidencia de Juan María Courard. Las ventas del Falcon tuvieron un pico importante en los 70 cuando sacaron el Sprint con las franjas negras y la carrocería naranja". Los éxitos deportivos ayudaban y mucho. "Los triunfos del Falcon en el TC impactaban en las ventas. Y eso sigue pasando hoy. El fanático del TC te habla con pasión del Falcon", señala el empresario.

Las ventas del Falcon no eran estables y variaban acorde a la coyuntura del país, pero Ford siempre reaccionaba con habilidad para sostenerlas. "Las ventas subían y bajaban. Cuando bajaban, Ford le cambiaba las baguetas, un farol, le ponía un motor más picante y volvían a subir. Pero la confiabilidad del producto es lo que lo hizo exitoso. El Falcon que más se vendía era el De Luxe, el intermedio. Era el caballito de batalla. El

El Falcon que los Simoni compraron en 1964 y quedó para siempre en la familia.

Auto-mobilia.com.ar
LIBROS, MANUALES, REVISTAS
Y ACCESORIOS DE AUTOS
Alsina 1760 10° P. Of. 39 (1088) : Buenos Aires : Argentina
Tel./Fax: (011) 4372-3028
www.auto-mobilia.com.ar :: albero@auto-mobilia.com.ar

Classic Cars
Tapicería Artesanal
Restauración de tapicería y retapizados
Autos antiguos y clásicos
Capotas - Tapizados en cuero
Motos y cascos
Muebles
Classic_Cars__
/Classic Cars
Tel.:4738-6884 / Cel: 15-5841-6528
Marengo 4301 esq. Las Heras. Villa Ballester

> El Falcon se vendía por su confiabilidad, su robustez y su sencillez. Como la F-100. La confiabilidad Ford es lo que tenía grabado a fuego la gente de campo.

Standard era bien chacarero y el Futura competía con el Peugeot, que era la nena bonita de la época".

Pero el Falcon también tuvo sus detractores y también los cuestionamientos de sus propios usuarios. "Siempre se habló que el Falcon no se tenía y que le faltaba potencia. Algunos le cambiaban la relación del diferencial para competir con el Torino. Pero el Falcon era un auto clásico y tenía su versión deportiva con un motor muy picante basado en el que competía en las carreras de TC, que era sumamente exitoso. El público del Falcon era extremadamente fiel al modelo, cosa que ya no pasa. Hoy la gente se fija en el precio, no en la calidad", se queja Simoni.

Santiago Simoni está al frente de la agencia desde 1978, cuando circunstancias familiares lo obligaron a hacerse cargo de la sociedad. Su experiencia y conocimiento del mercado argentino, y de la propia trayectoria de Ford en el país, lo convierten en un acreditado referente para evaluar cuál es en la actualidad el heredero del Falcon. Sin dudar, afirma que "el sustituto actual del Falcon es el Focus cuatro puertas. El Focus es un excelente producto, tanto el cinco como el cuatro puertas, pero no podemos posicionarlo en el mercado como en su momento lo hicimos con el Falcon".

Santiago es dueño de un Falcon 1963. Es un auto que estuvo siempre en la agencia, en la familia, y que nunca se vendió. Se patentó en 1964 y quedó para siempre en la agencia. Es parte del patrimonio.

Razones más que suficientes para afirmar sin vacilar que "el Falcon es la historia, es la trayectoria. Es parte de mi familia". ⌘

Simoni, desde 1963 sinónimo de Ford en Luján.

Regalo navideño

Esa mañana de diciembre parecía una más en mi vida. Me levanté y me fui directo a la cocina, previo paso por el baño, para prepararme el desayuno. Al correr la cortina de la ventana lo vi. Ahí estaba en la entrada del garaje con un inmenso moño rojo en el techo.

Lo que había visto era un NSU Prinz de radiante color rojo, con su moño de regalo al tono. Para los íntimos era una Galerita y era mi desvelo desde toda la vida.

Lo que no entendía es qué hacía en mi casa.

Como estaba, en pijama, salí a verlo. Al acercarme descubrí que tenía un sobre enganchado en el limpiaparabrisas. Estaba a mi nombre y dentro una nota. Desplegué con cuidado el papel y me puse a leer. "Este es un regalo para vos. ¡Feliz Navidad!", firmado "Papa Noel".

Por un momento pensé que era una joda. Como esas de las cámaras ocultas. Pero el barrio, a esa hora de la mañana, estaba desolado. Así que solo éramos la Galerita roja y yo en la calle. Seguía sin entender cómo había llegado hasta la puerta de mi casa ese auto soñado por años.

No había escuchado nada. En realidad en los últimos días, justamente por ser fin de año, estaba más cansado de lo habitual. Así que bien lo podrían haber bajado de una batea y nunca me hubiese enterado. Dentro del sobre junto con la nota estaban las llaves. Abrí la puerta con cierto temblor en mis manos y me dispuse a tomar asiento. No podía resistir la tentación de ponerlo en marcha. ¿Arrancará? Pensé por un segundo. Y si es un regalo debería funcionar bien.

Al girar la llave de contacto el motor comenzó a brindar una sinfonía para mis oídos. Estaba tocando el cielo con las manos y no podía salir de mi asombro. Así como estaba, con moño y todo, abrí el portón del garaje y lo metí adentro.

Un largo rato me quedé sentado en su interior sin saber qué hacer. Hasta que me di cuenta que se haría tarde para llegar a mi trabajo. Solo me faltaban unos días para las ansiadas vacaciones de verano.

Desayuné a las disparadas y me fui hacia mi rutinario trabajo de oficina. En el viaje en el colectivo no podía de dejar de pensar en mi Galerita roja. Era un sueño y no terminaba de creerlo. Años deseando ese auto y ahora lo tenía en mi casa.

El día laboral fue como una nube. Pero seguía sin entender quién me había hecho semejante regalo. Repasaba una y otra vez la lista de amigos sin poder encontrar al responsable de semejante gesto. Mis amigos sabían claramente que la Galerita era mi desvelo.

Tanto que en las charlas del Bar La Amistad, cuando salía el tema de los autos terminaba, hablando de la Galerita. Ya los tenía aburridos a todos en la mesa de café. Por eso pensaba que tal vez entre todos juntaron el dinero para poder comprarme ese ansiado auto.

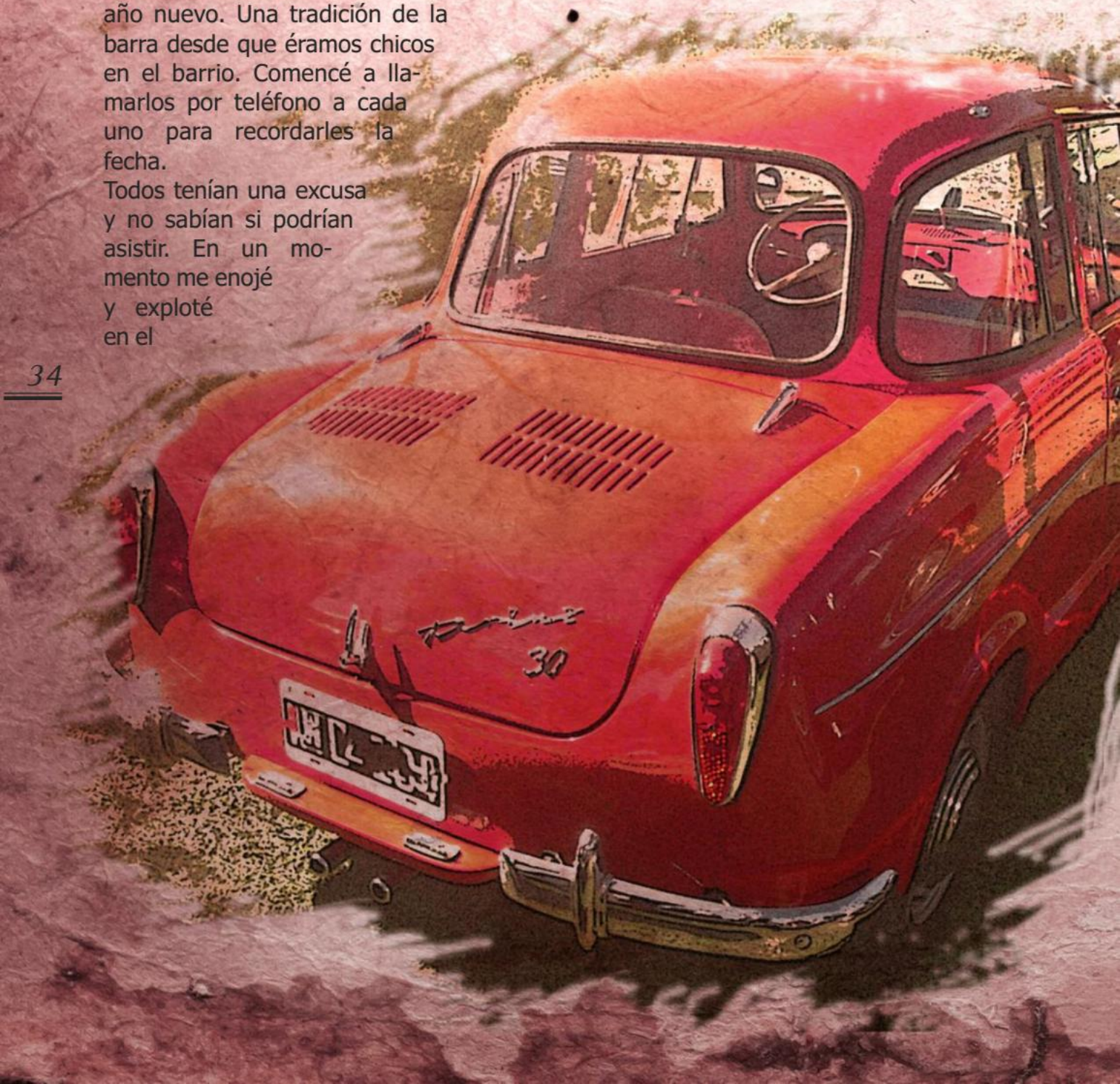
Así fue todo el día. No me crucé, de regreso a casa, a ninguno de mis amigos del barrio. Tampoco los vi al pasar por el bar. Claro era una época de despedidas del año y muchos estaban en esos trajines. Luego de caminar las cinco cuadras donde me dejó el colectivo, llegué a mi casa.

Lo primero que hice fue ir al garaje. La Galerita seguía ahí. No era un sueño como llegué a pensar durante el día. La jornada laboral pareció tener más de ocho horas. Diría que parecieron veinticuatro... Eso pasa cuando la ansiedad y las ganas de ver al auto deseado nos invaden.

Luego de tomar algo fresco me fui al garaje a contemplar la Galerita. Realmente estaba impecable. Lo que todavía no lograba descifrar es si había sido restaurada o era original. Pero lo que más me carcomía el cerebro era quién me lo había regalado.

Durante toda la semana estuve pensando quién, o quiénes, me habían obsequiado la Galerita roja. Pensé que mis amigos del

bar habían hecho una vaquita para comprarme el auto tan ansiado. Pero ninguno de ellos manifestaba el menor síntoma de estar involucrado en ese acto.
El viernes que se acercaba era el último del año y siempre nos reuníamos en el Bar La Amistad para brindar por el año nuevo. Una tradición de la barra desde que éramos chicos en el barrio. Comencé a llamarlos por teléfono a cada uno para recordarles la fecha.
Todos tenían una excusa y no sabían si podrían asistir. En un momento me enojé y exploté en el grupo que tenemos armado en el *WhatsApp*. Casi que los mandé a la mierda a todos y les dije que yo iría igual a festejar solo el año nuevo. Por lo menos Manolo, el mozo eterno del bar, me haría compañía a la hora de brindar.



Estaba muy caliente. La verdad les dije que eran unos pelotudos y se cagaban en la amistad forjada a lo largo de las décadas. Realmente mi enojo era grande. Solo saber que la Galerita estaba en mi garaje me calmaba un poco. Así fue toda la semana y no tuve más contacto con mis amigos de la barra.

Todo estaba dicho y el viernes, a la hora acostumbrada, las seis de la tarde, me sentaría solo en la mesa junto a la ventana del bar. Llegué unos quince minutos antes. La sorpresa fue ver cuatro mesas juntas pegadas a la ventana. Nuestro lugar en el bar desde tiempos remotos.

Le pregunté a Manolo y me dijo "es la despedida de fin de año, ¿no estaba al tanto?". Por un momento pensé que me estaba tomando el pelo el gallego. Pero no, hablaba muy en serio. No era precisamente el humor una de sus virtudes, aunque era un tipazo.

Me senté algo resignado pegado a la ventana. Mi sitio desde que tengo memoria. Mientras pensaba que mis amigos de toda la vida, tal vez, había cambiado de parecer ante mi enojo.

Mientras degustaba un café cortado que le pedí a Manolo, escuché algo como un cántico desde la vereda. El sonido se hacía más intenso como si se encaminara hacia la esquina del bar. "... es un buen amigo... se lo merece..." alcancé a escuchar.

Al asomarme por la ventana los vi. Eran mis amigos de toda la vida con una gigantografía de la Galerita roja, esa que estaba en mi garaje. Y yo que los había puteado por teléfono...⌘

Buzonela
buzonela.com

Alquiler y venta de buzones entelados
Área de cobertura CABA y alrededores

consultasbuzonela@gmail.com
4664-6563 / 15-5496-9640

Emotivo reconocimiento

En el marco del Premio Coronación que la Asociación Argentina de Automóviles Sport realizó el último fin de semana de noviembre, el veterano piloto José Migliore fue homenajeado por representantes de Peugeot Argentina y del Club Peugeot Clásicos.

La ceremonia fue realizada en el salón VIP del autódromo y fue precedida de la prueba Endurance Peugeot, excluyente para modelos de la marca, en la que el propio "Pepe" despuntó el vicio con el 404 nº 251.

Luego de la correspondiente entrega de premios, llegó el momento del reconocimiento tan especial. Migliore recibió de manos de José María Villafuerte una pintura que retrataba su Peugeot 404 con el que disputara los históricos grandes premios de la década de 1960 como piloto oficial de la marca del león.

Visiblemente emocionado y con una disfonía que lo afectaba desde temprano, "Pepe" tomó el presente con palabras de agradecimiento hacia las autoridades del club y de la

Nota y fotos: Gustavo Feder

Durante el cierre del Premio Coronación de la A.A.A.S., *el Club Peugeot Clásicos y Peugeot Argentina homenajearon a José Migliore.*

Junto a otras glorias de Peugeot: Osvaldo "Cocho" López y Juan María Traverso (Arriba).
Un sorprendido Migliore al recibir el reconocimiento de manos de Villafuerte (Abajo).

firma Peugeot y con elogiosos comentarios sobre la obra realizada por el artista.

Otro emotivo momento fue el encuentro que se produjo poco antes de la largada de la prueba cuando Migliore recibió la visita de Osvaldo "Cocho" López y Juan María Traverso, dos históricos referentes de la marca.

El estrecho vínculo de Migliore con Peugeot nació en 1959 cuando participó con un modelo 403 del Gran Premio Standard de ese año. En 1965 integró el equipo oficial junto a Ernesto Santamarina y Julio Otamendi, con los recordados "Pingüinos", Peugeot 404 negros con techo y tapa de baúl blanca. Con uno de ellos obtuvo el segundo puesto en la general del Gran Premio de 1966, el mejor lugar para un auto de producción nacional.

Migliore fue campeón de Turismo en 1962 (Clase C) con Peugeot 403 y repitió el logro en 1970 y 1971 (Clase D) con Peugeot 504.⌘

El último nacional

Apenas un año duró la producción local del Ford Cargo 1722. *Fue el último camión que la marca del óvalo fabricó en nuestro país.*

Si hay una marca con presencia ininterrumpida en el país, esa es Ford. Desde sus primeros pasos a principios de siglo XX con su planta de ensamblado en La Boca hasta la mudanza, en 1962, a la actual de General Pacheco, nunca detuvo su producción. Pero la historia en el rubro de los camiones no fue tan así.

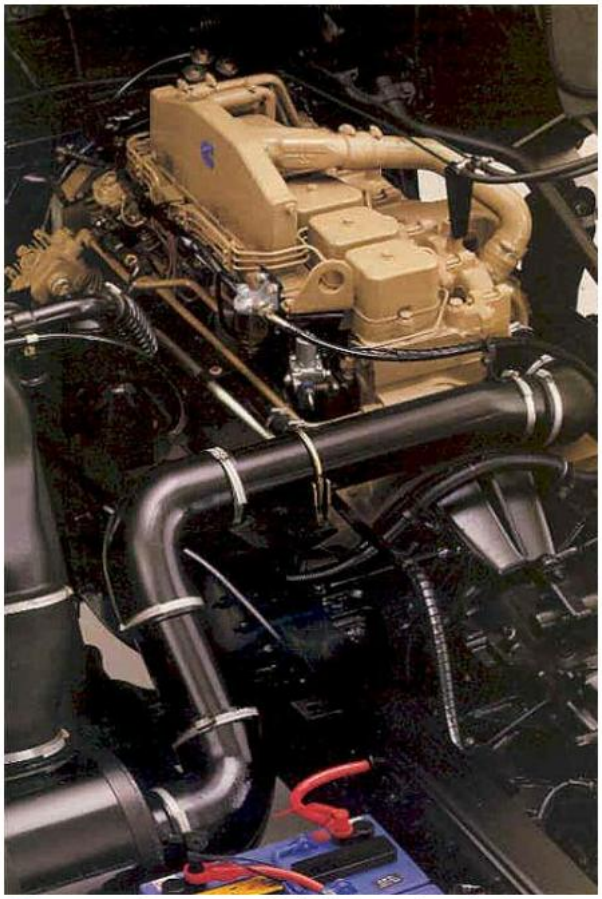
Con la creación de Autolatina, Ford cedía parte de su planta para el ensamblado de vehículos bajo la marca de su socio Volkswagen. Esa parte cedida era, nada más y nada menos, la destinada a la producción de camiones. Debido a ello, a partir de 1992 se dejaron de producir camiones Ford en Argentina (la gama F-6000/7000) para dar paso a la importación de los F-14000 de procedencia brasileña.

Pero con la disolución de Autolatina, en 1996, las fábricas se dividieron en dos, quedándose Volkswagen con la parte antes mencionada y Ford con el resto.

A la compañía norteamericana le llevó tres años tomar la decisión de volver a producir camiones. El modelo elegido era el de mayor venta por aquel entonces, el Ford Cargo 1722 que se importaba de Brasil.

Se trataba de un camión frontal del segmento semi-pesado que presentaba una cabina novedosa para nuestro país pero de una cierta antigüedad en Europa. Tanto es así que fue diseñada por Iveco (propietaria de Ford camiones en Europa) en 1984.

Pero poco tenía que ver el modelo vendido aquí con la gama europea, ya que se tomaron decisiones para "adaptarlo" al mercado del Mercosur.



El motor Cummins 6CTAA, turbo de inyección directa, erogaba 218 cv

Para ello se utilizaron soluciones mecánicas compartidas con su ex socio Volkswagen para su gama de camiones, como los motores Cummins, las cajas de cambio Eaton y los diferenciales Arvin Meritor, todo de procedencia brasileña.

El lanzamiento se produjo en 1999 y el producto final comprendía un camión que montaba un motor Cummins 6CTAA de 6 cilindros en línea, turbo de inyección directa,

Aunque novedosa para nuestro país, la cabina del Ford Cargo 1722 acusaba más de una década cuando llegó al mercado argentino.

8270 cc de cilindrada, 218 cv (DIN) a 2200 rpm y un par motor de 863 Nm a 1600 rpm. La caja de velocidades era la Eaton FS 6306 A de seis velocidades de avance y una de retroceso, la cadena cinemática se completaba con un diferencial Arvin Meritor MD 23-245 de dos velocidades.

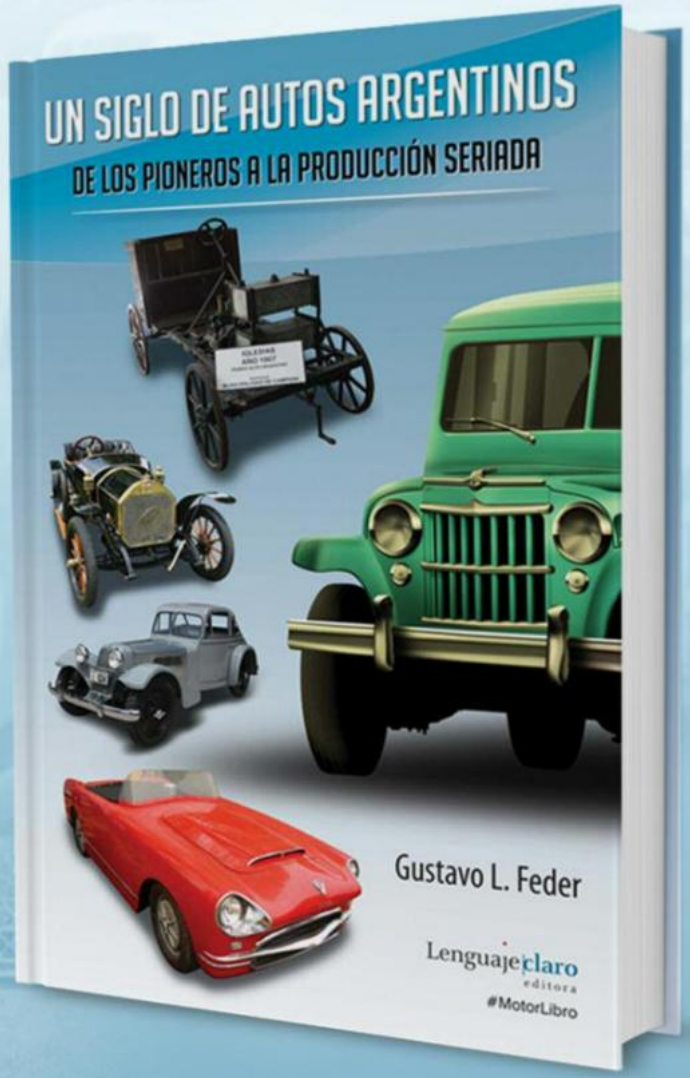
Las configuraciones eran tres: un tractor de 3760 mm entre ejes y dos rígidos de 4340 mm y 4800 mm.

Era casi un gemelo del Volkswagen 17-220 ya que la única diferencia visible que tenían eran las cabinas. La marca germana también utilizaba una cabina de vieja data en Europa desarrollada en conjunto con MAN, quien fuera su socio en las décadas de 1970 y 1980 en el segmento de camiones mediante un acuerdo donde VW producía pequeños camiones y MAN los medianos bajo las dos marcas y los pesados en una gama aparte.

La aventura del Ford Cargo nacional duró solamente un año, ya que en 2000, ante una economía que se complicaba cada vez más, se hacía inviable producir el modelo tanto aquí como en Brasil. Por lo tanto, se decidió suspender la producción local. Nuevamente, Ford dejaba de producir camiones para volver a importarlos, situación que se mantiene en la actualidad.⌘

¡MUY PRONTO!

EL PRIMER VOLUMEN DE LA HISTORIA DEFINITIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA



Un libro de Gustavo L. Feder

Auto Historia

Lenguaje claro editora
#MotorLibro

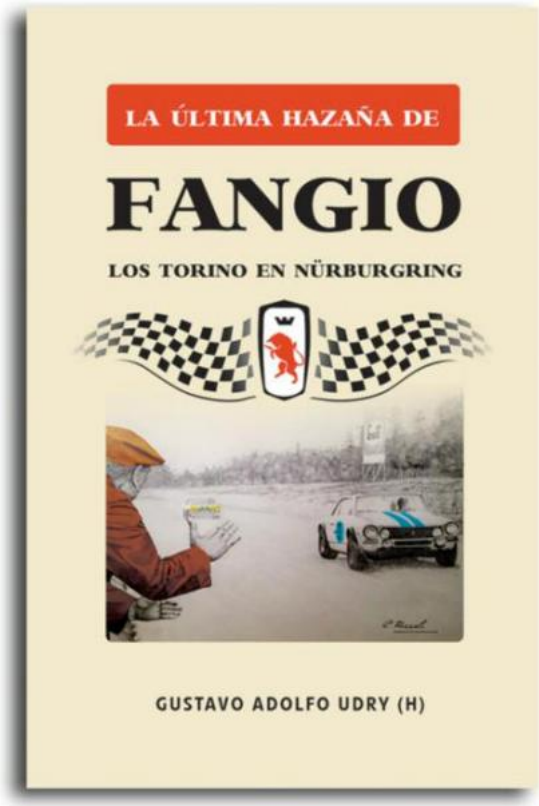
Más información en www.lenguajeclaro.com

El mejor pintor

Glasurit eligió al mejor pintor de Sudamérica. El argentino Lucas Lapa fue el ganador del concurso "Premiando al mejor pintor". El vencedor, de taller GoldFix, fue elegido entre más de 600 inscriptos. El segundo y tercer puesto fue ocupado por Matías Valerio de Uruguay y Osvaldo Ramírez de Argentina, respectivamente. El objetivo del concurso es incentivar el profesionalismo y prestigiar el oficio del pintor de autos. En esta oportunidad, el concurso se centró en la Edición Base Agua junto al Cuidado del Medio Ambiente y Calidad e Innovación. Se trató de la quinta edición.

El concurso se realizó en el marco de los festejos por los 10 años de la Línea 90 Base Agua de Glasurit. El sistema de pintado de la Línea 90 es considerado eco-eficiente, ya que posee una cantidad de solventes menor a un 10% por litro de pintura preparada, cumpliendo con las normas de exigencias a nivel mundial. Su aplicación mejora la salud e higiene en el puesto de trabajo, gracias a la reducción de emisión de solventes.

Los mejores profesionales del repintado automotriz se reunieron en la gran final que se llevó a cabo en Buenos Aires. Los pintores ganadores fueron premiados con productos de tecnología.⌘



LA ÚLTIMA HAZAÑA DE FANGIO

LOS TORINO EN NÜRBURGRING

Gustavo Adolfo Udry (h)

ISBN: 978-987-3975-00-4
Tamaño: 23 x 15 cm
296 páginas

#motorlibros
You Tube
www.lenguajeclaro.com

INDUSTRIAS MÚLTIPLES

FÁBRICA DE BUJES Y COJINETES

Fa de Co F COJINETES

BUJES AG DE LEVAS

MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA FABRICACIÓN DE BUJES Y COJINETES

AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTORES
MÁQUINAS VIALES, COMPRESORES:

* ALFA ROMEO *AUSTIN * BMW * BUICK * CHEVROLET * CHRYSLER *CONTINENTAL * CUMMINS *DAIHATSU *DEUTZ * FIAT * FORD * GMC *J. DEERE *LANDROVER *M. BENZ *MITSUBISHI *MORRIS * NISSAN *OPEL *PERKINS *PEUGEOT *RENAULT *SIMCA *STUDEBAKER *TOYOTA *VW , ETC.

Y LÍNEA ANTIGUA O DE COLECIÓN:
FORD "A" - FORD "T" - MODELOS ´30, ´40, ´50.....

Calle 19 Nº1463 e/ 517 y 518 La Plata - Bs As- Argentina Tel./Fax (0221)484-5377
www.industriasmultiples.com.ar // www.fadeco.com.ar
info@industriasmultiples.com.ar // info@fadeco.com.ar

Prototipos con ADN Gordini

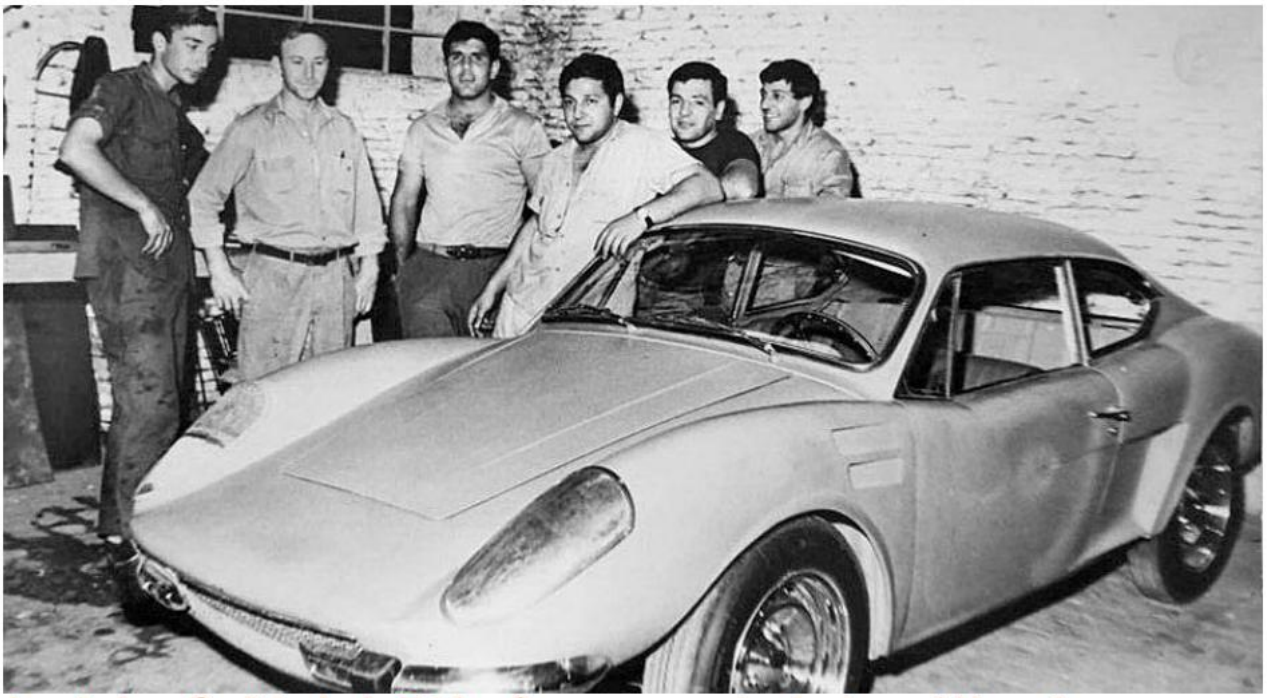
En 1960 IKA incorpora a su línea de producción el primer automóvil de la marca francesa Renault: el Dauphine. Tiempo después, lanzó su versión potenciada denominada Gordini.

El Gordini era un vehículo del tipo mediano chico dotado de un motor de 4 cilindros de baja cilindrada (850 cc), ubicado longitudinalmente en la parte posterior.

La simplicidad de su mecánica y la configuración de un puente trasero -que contenía en conjunto el motor, la caja de velocidades, el diferencial y la suspensión- fácil de ser desmontado sin ser desarmado era la opción ideal para desarrollar un automóvil deportivo, liviano y con performances superiores a las estándar.

La mecánica del Gordini sirvió de base para varios autos del tipo fuera serie, en algunos casos con la producción de una cantidad

A fines de los años 60 y comienzos de los 70, *la simple y confiable mecánica del Renault Gordini fue la base para distintos prototipos de carácter deportivo y recreativo.*



A partir de un Gordini volcado, Esteban Semanyszyn construyó esta agradable cupé.

considerable de unidades. Así nacieron el Andino, la Bugetta y la transformación en cupé como el Varela R, entre otros.

En los años 60 y 70 aparecen en el mercado argentino una gran cantidad de modelos de un nuevo tipo de automóvil: los buggys. Autos playeros con carrocerías plásticas que, por lo general, se vendían como kits para utilizar mecánicas de autos estándar. La gran mayoría eran preparados para utilizar tren delantero y trasero de Gordini, en ese entonces se podía dar de baja la carrocería original e incorporar la nueva de plástico lo que hizo que muchos Gordini siniestrados o con problemas en la carrocería se convirtieran en buggys de distintas marcas.

Estos vehículos recreativos fueron realizados originalmente a fines de los años cincuenta en Estados Unidos. La mecánica más utilizada era Volkswagen, mucho más popular en esos lados que el Renault. La fábrica francesa intentó entrar al mercado norteamericano con un gran despliegue publicitario, lo que no impidió un gran fracaso comercial, que motivó la salida de Renault de ese mercado, volviendo recién en los años 80.

Hugo Garibotti (diseñador de la Bugetta y de importantes autos de competición sobre todo de Sport Prototipos) comentó que se utilizó esa mecánica en la Bugetta, por lo simple, lo bueno del motor y porque "había un Gordini por cuadra".

Hubo dos prototipos artesanales a destacar. Uno que sufrió la conversión a una agrada-

ble cupé (Semanyszyn) y el otro, construido totalmente en base a la mecánica original (Namuncurá). El tercero a presentar fue construido en pequeña serie, el Varela R.

Semanyszyn (1970.Las Flores, Pcia. Bs. As.)

Esteban Semanyszyn nació en 1933 en Olavarría, Provincia de Buenos Aires. A los 17 años comenzó a trabajar en una agencia Chevrolet donde aprendió el oficio de chapista de forma autodidacta observando el trabajo de sus compañeros.
Con 20 años de edad, todavía en Olavarría, construía cabinas dormitorios para camiones. Fue entonces cuando el propietario de una estación de servicio lo convocó para trabajar en Las Flores, donde se instaló definitivamente. Esteban Semanyszyn adquirió un Renault Gordini volcado. Con su habilidad y la

Buguetta diseñada por Hugo Garibotti

de sus colaboradores lo transformó en una vistosa cupé de líneas deportivas agradables, de bajo perfil, que conservaba la plataforma y la parte trasera del auto original.
El capó y los guardabarros delanteros fueron modificados y prolongados para dar lugar a

Buggy Puelche, otra creación de Luis Varela

los faros carenados en acrílico, de características similares a los deportivos europeos de los años sesenta.
El "Renault de las Flores", como lo titulara la Revista Automundo, fue presentado en la concesionaria IKA-Renault de esa ciudad en oportunidad de inaugurarse el autódromo asfaltado de dicha localidad bonaerense, evento del que participaron el piloto Eduardo Copello y el diseñador y constructor Heriberto Pronello. El automóvil fue utilizado muy poco tiempo por Esteban Semanyszyn, quien lo conservó hasta su muerte en 2015. En la actualidad se encuentra en poder de sus hijos Ángel, Gabriela y Roberto, a la espera de su restauración.

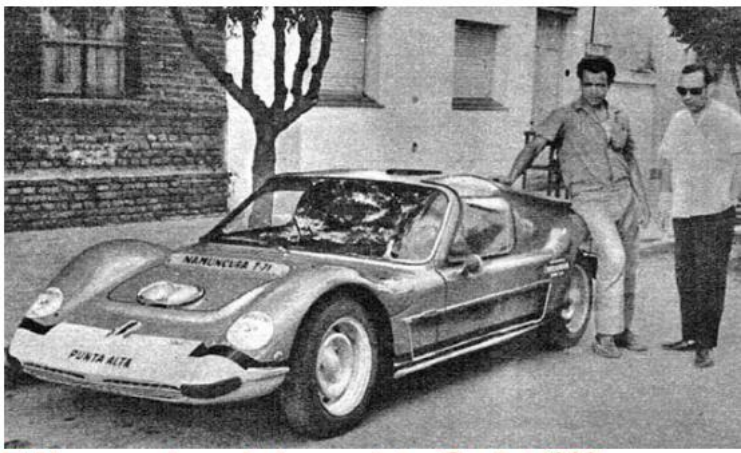
Namuncurá T 71 (1970. Punta Alta, Pcia. Bs.As.)

Edgardo Silva, joven chapista de la localidad de Punta Alta, construyó su propio automóvil utilizando la mecánica de un Renault Gordini 1093.
La idea surgió cuando Silva trazó las líneas del diseño de la carrocería un tiempo antes, con el deseo de plasmar el sueño de cons-

truir su propio automóvil deportivo.
Como la gran mayoría de los constructores artesanales, los trabajos se realizaron en los ratos libres, luego de su actividad laboral, quitándole horas al descanso.
El chasis de estructura tubular fue realizado por Edgardo Silva. En él se adaptaron todos los elementos originales del Gordini (motor, caja de velocidades, ejes y dirección) manteniendo la distancia entre ejes original.
Silva logró realizar una carrocería de tipo GT de líneas aerodinámicas y agradables, respetando la tendencia de la época, de baja altura con ventanillas que avanzaban casi hasta la mitad del techo con una luneta de Torino, a modo de parabrisas, que le otorgaba gran visibilidad.

Varela R
(1970. 9 de Julio, Pcia. Bs. As.)

A mediados de los años sesenta, Luis M. G. Varela publicaba en las páginas de la revista Automundo diseños propios de autos de competición y deportivos. Varios de dichos diseños y modificaciones fueron llevados a la práctica por mecánicos y constructores.
En 1969 presentó un proyecto de modificación de un Renault Gordini de serie. Varela diseñó un Gran Turismo de 2 puertas y de 4 asientos de características funcionales que reunía la practicidad de un auto familiar con lo refinamientos de un modelo fuera de serie, pero apto para circular por las calles.
La producción del Varela R se concretó por medio de la concesionaria 9 de julio Automotores (empresa que fabricaba el Andino).
La carrocería del Gordini era modificada casi totalmente en los talleres de esa localidad de 9 de Julio. Los trabajos que se realizaban eran los siguientes: se quitaban las puertas traseras, se inclinaba un tanto la posición del parabrisas, se cortaban las puertas delanteras para reducir la altura en 7 cm, se extendían dichas puertas en 20 cm y se construía el techo totalmente nuevo en chapa y artesanalmente. Los laterales traseros, la tapa del baúl y el capot eran realizados en fibra de vidrio.
Los faros delanteros utilizados eran los del Fiat 770 y los traseros de Fiat 800.
El tapizado interior era totalmente nuevo.
La mecánica y suspensión del Renault Gordini no sufrían modificación alguna.
El diseño de Luis Varela obtuvo el premio "Etiqueta Blanca de Buen Diseño" otorgado por el Centro de Investigaciones de Diseño Industrial, dependiente del Instituto de Tecnología Industrial (INTI). Por este proyecto Luis Varela logró también una beca otorgada por el Fondo Nacional de las Artes, apadrinado por el Ingeniero Rafael Sierra.
Se construyeron en total 6 ejemplares, de los cuales se vendieron uno en La Plata, otro en Capital y un tercero en Chivilcoy, mientras que los tres restantes fueron adquiridos por una empresa que se dedicaba a vender rifas en la Provincia de Tucumán. Se presume que habría un sobreviviente en 9 de Julio. ⌘



El Namuncurá empleaba mecánica Gordini 1093

EXPO
AUTO ARGENTINO

Organizada por:

Francisco Alvarez

www.cocheargentino.com.ar

Auto Historia

www.autohistoria.com.ar

25 DE MARZO 2018

La expo de los autos históricos argentinos

Consultas e inscripción: expoautoalvarez@gmail.com

facebook.com/autoargentino